



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY  
DENMARK

## En gennemgang af antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i byområder i Danmark i perioden 1984 til 1996

Hovgesen, Henrik Harder

*Published in:*  
Trafikdage på Aalborg Universitet 98

*Publication date:*  
1998

*Document Version*  
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

*Citation for published version (APA):*

Hovgesen, H. H. (1998). En gennemgang af antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i byområder i Danmark i perioden 1984 til 1996. I Lahrmann, Harry : Pittelkow, Anette (red.) (red.), *Trafikdage på Aalborg Universitet 98: ISP-Skriftserie* (nr. 227 udg.). Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet.

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at [vbn@aub.aau.dk](mailto:vbn@aub.aau.dk) providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# En gennemgang af antallet dræbte og alvorligt tilskadekomne i byområder i Danmark i perioden 1984 til 1996:

## 1.0 Indledning:

I dette paper beskrives udviklingen i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i vejtrafikken i byområder i perioden 1984 til 1996 målt pr. 100.000 indb. i byområder - her efterfølgende benævnt "helse risiko" - fordelt på 4 alderskategorier.<sup>1</sup> Paperet viser at udvikling i "helse risikoen" for aldersgruppen de 15-24 årige er bedst (falder mest) og at udvikling i "helse risikoen" for aldersgrupperne de 25-64 årige er ringest (falder mindst). Udviklingen i "helse risiko" blandt de yderste aldersgrupper de 0-14 årige og de over 64 årige er næsten ens. Et par enkelte udviklinger er endvidere værd at fremhæve. For det første et markant fald i "helse risikoen" i "eneuheld" blandt aldersgruppen de 15-24 årige. For det andet et meget markant fald i "helse risikoen" blandt aldersgruppen de 15-24 årige der stammer fra "pbil uheld", "mc/45 uheld" og "knallert uheld". Andre væsentlige udviklinger findes blandt aldersgruppen de 25-64 årige ved uheldssituation 3 hvor der ikke i perioden sker nogen væsentlig ændring i "helse risiko" og i aldersgruppen de 0-14 åriges "cykeluheld".

Afsættet for dette paper har været overvejelser om hvilken betydning de løbende ændringer i transportadfærden har for udviklingen i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne blandt udvalgte aldersgrupper. Belysningen af udviklingen i "helse risiko" er valgt fordi det ikke er muligt at belyse de reelle udviklinger i risiko, fordelt på aldersgrupper, i den valgte tidsperiode i det valgte område. Fordi de bedste eksponeringsdata til at belyse transportadfærdsændringer med (transportarbejdet, enten udtrykt i tid eller længde, fordelt pr. aldersgrupper) ikke har været tilgængelige. Enten eksisterede disse tal ikke for alle grupper<sup>2</sup> eller også har de ikke været konsistente i den viste tidsperiode.<sup>3</sup> Paperet er en indledende del af arbejdet med en Ph.d afhandling med arbejdstitlen *"Trafikale-, Urbane-, og Miljømæssige konsekvenser af ændringer i principperne for vej- og stiplanlægning i Danske byområder"*.

## 2.0 Den generelle udvikling:

I 1984 blev 5.595 personer dræbt eller kom alvorligt til skade i byområderne i Danmark. I 1996, 13 år efter, var antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne faldet til 3.247. Der er her tale om et fald på ca. 42% eller næsten en halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i byområderne i Danmark fra 1984 til 1996. Dette paper søger med udgangspunkt i denne udvikling og indikatorerne "alder", "elementart" og "uheldssituation" at besvare spørgsmålet: Hvem har nydt godt af denne udvikling i denne periode og hvordan er den fremkommet?<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Se paperets appendiks for detaljeret afgrænsning af de valgte variable.

<sup>2</sup> Der er specielt tale om data der knytter sig til transportarbejde udført af "marginal" grupper som aldersgrupperne de under 16 årige og de over 65 årige eller "marginale" transportformer som "fodgænger, knallert cykel, Mc/45" – Det er imidlertid i dele af disse grupper man finder væsentlige numeriske ændringer.

<sup>3</sup> Note: I endnu ikke offentliggjort materiale fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning arbejdes der med risiko beregninger i alders intervallet fra 16 til 74 år i relation til antal transportkilometer, startende fra 1993.

<sup>4</sup> Note: En lang række markante initiativer er taget i den nævnte periode. Eksempler på tiltag der har haft til hensigt at øge færdselssikkerheden i den gennemgåede periode: (1985 - Hastighedsgrænsen i by sænkes fra 60 til 50 km/t og Politiet får alkometre. I forbindelse med RFT's vejkantundersøgelse), (1988 - Færdselssikkerhedspo-

Tabel 1.0 viser at langt det største numeriske fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne findes blandt aldersgruppen de 0-14 årige og aldersgruppen de 15-24 årige. Disse 2 aldersgrupper udgør i perioden 1994 -1996 totalt mellem 34% og 30% af den samlede befolkning i byområderne men tegner sig for ca. 62% af det samlede fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i byområderne. Aldersgruppen de 25-64 årige udgør i samme periode mellem 50% og 54% af den samlede danske befolkning i byområderne men tegner sig kun for 25% af det samlede fald i dræbte og alvorligt tilskadekomne i byområderne.

**Tabel 1.0: Den observerede udvikling i antallet af dræbte og alvorlige personskader i byområder fordelt på alder.**

	År 1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Diff. 1.
<i>Uoplyst</i>	26	7	15	9	9	4	8	2	4	4	2	3	5	-21
<b>0-14 år</b>	674	679	575	556	499	527	446	397	349	300	292	303	264	-410
<b>15-24 år</b>	1942	1866	1766	1544	1471	1431	1269	1111	1112	956	977	965	897	-1045
<b>25-64 år</b>	2174	2241	2066	1853	1789	1883	1632	1719	1673	1569	1623	1581	1605	-569
<b>Over 64 år</b>	779	848	860	763	759	748	681	665	612	601	546	553	476	-303
<b>I alt</b>	5595	5641	5276	4725	4527	4593	4036	3894	3750	3430	3440	3405	3247	-2348
<b>Diff. 2.</b>		46	-359	-557	-198	66	-557	-142	-144	-320	10	-35	-158	

**Note.** Kolonne "Diff. 1." viser forskellen mellem antallet af dræbte og alvorlige personskader i perioden fra 1984 til 1996 og rækken "Diff. 2." viser forskellen mellem de enkelte år.

Med udgangspunkt i aldersudviklingen for befolkningen i byområderne er antallet af forventede dræbte og alvorligt tilskadekomne i byområderne beregnet og vist i tabel 2.0.<sup>5</sup> (Dette er sket ved at fastholde aldersfordelingen i udgangsåret 1984 og derefter gange med den observerede risiko for hver aldersgruppe i hvert af de følgende år.

**Tabel 2.0: Den forventede udvikling i antallet dræbte og alvorlige personskader i byområder fordelt på alder.**

	År 1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Diff. 1.
<i>Uoplyst</i>	26	7	15	9	9	4	8	2	4	4	2	3	5	-21
<b>0-14 år</b>	674	692	593	587	537	574	491	441	387	330	318	326	278	-396
<b>15-24 år</b>	1942	1868	1770	1542	1471	1451	1305	1159	1191	1047	1086	1087	1023	-919
<b>25-64 år</b>	2174	2229	2046	1826	1751	1830	1574	1642	1579	1466	1505	1455	1463	-711
<b>Over 64 år</b>	779	843	843	740	731	716	648	632	580	570	519	527	456	-323
<b>I alt</b>	5595	5642	5273	4714	4512	4577	4018	3868	3714	3385	3385	3338	3161	-2413
<b>Diff. 2.</b>		47	-368	-560	-202	65	-559	-150	-155	-329	0	-47	-176	

**Note.** Kolonne "Diff. 1." viser forskellen mellem antallet af dræbte og alvorlige personskader i perioden fra 1984 til 1996 og rækken "Diff. 2." viser forskellen mellem de enkelte år.

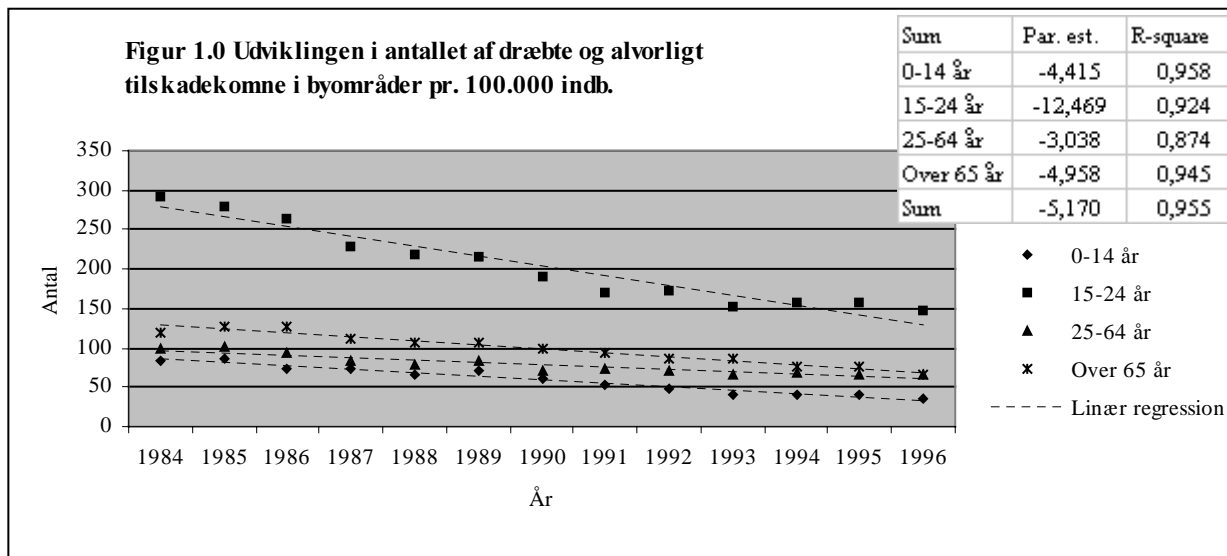
En sammenligning af tabel 1 og tabel 2 viser at den samlede udvikling for alle aldersgrupper er næsten lig med den forventede udvikling i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne. Der er tale om en ændring på 65 dræbte og alvorligt tilskadekomne eller ca. 1% af det samlede fald på 42%. Ændringerne i befolkningens demografiske sammensætning bidrager således ikke væsentligt til at forklare faldet i antallet af dræbte og alvorlige personskader opgjort efter denne beregningsmetode. Tabel 2.0 viser imidlertid også at aldersgruppen de 0-14 årige og aldersgruppen de 15-24 årige reelt har en mere positiv udvikling end forventet (færre person-

---

litisk handlingsplan vedtages), (1990 - Fra 1.10.1990 skal alle bagsædepassagerer ned til 3 år fastspændes) og (1993 - Fra 1.1.1993 skal alle børn på forsædet være fastspændt).

<sup>5</sup> Befolkningen i byområderne i Danmark udgør mellem 84,2% (1984) og 85,1% (1996) af den samlede befolkning i den viste periode. Befolkningen i byområderne vokser med ca. 4% i den viste periode.

skader end forventet) mens aldersgruppen de 25-64 årige og de over 64 årige har en lidt mere negativ udvikling end forventet (flere personskader end forventet). Figur 1.0 viser den samlede observerede udvikling i antallet af dræbte og alvorlige personskader pr. 100.000 indb. Figuren viser igen at det er de 15-24 årige der har den bedste udvikling i "helse risiko". Derefter følger de over 64 årige og de 0-14 årige der også har en faldende udvikling i "helse risiko". Endelig viser figuren også at det er den store gruppe af 25-64 årige der har det mindste fald i perioden i "helse risiko". I de 2 efterfølgende afsnit 3.0 og 4.0 er disse 4 aldersgruppers udviklinger beskrevet med udgangspunkt i de 2 variable elementarter og uheldssituationer.



### 3.0 Udviklingen i antallet af dræbte og alvorlige personskader fordelt på elementarter:

I denne gennemgang er udviklingen i "helse risiko" fordelt på alder og elementarter vist. Der er her foretaget en afgrænsning af elementarterne til at omfatte pbil, mc/45, knallert, cykel og fodgænger. Disse typer af elementarter dækker uheld hvorfra mellem 96% (1984) og 98% (1990) af alle dræbte og alvorligt tilskadekomne i byområderne stammer.

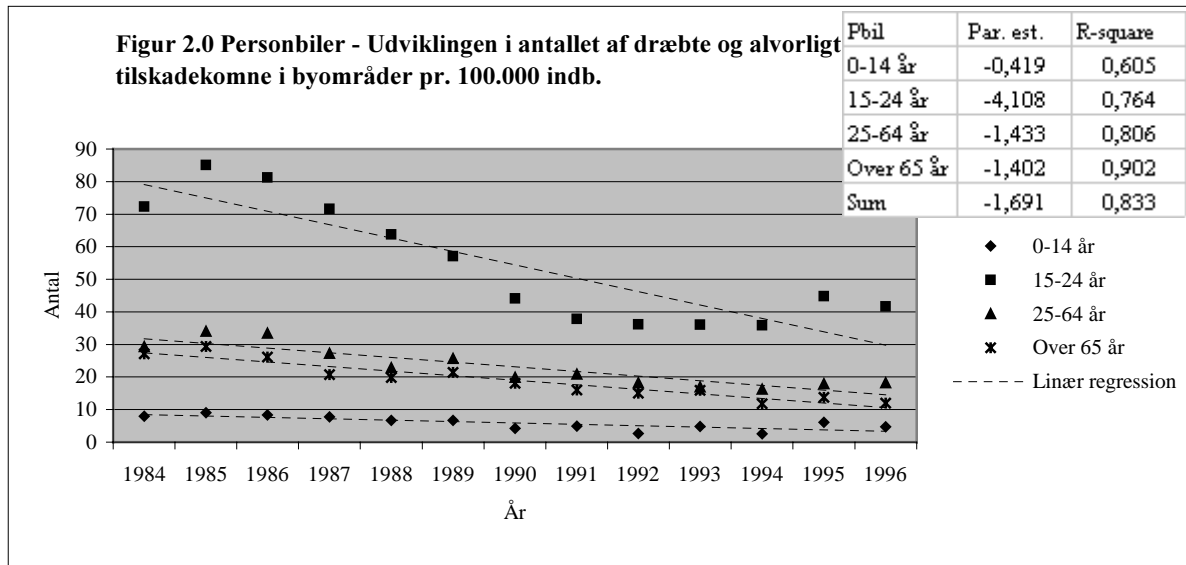
**Tabel 3.0: Den observerede udviklingen i antallet af dræbte og alvorlige personskader i byområder fordelt på elementarter.**

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Diff.
Pbil	1373	1587	1528	1298	1138	1163	904	877	786	773	711	852	815	-558
Vbil mm.	216	241	225	226	160	174	95	123	113	85	117	96	134	-82
Mc/45	504	384	372	326	290	278	266	218	200	204	200	191	215	-289
Knallert	808	806	651	517	572	628	529	537	529	405	442	389	348	-460
Cykel	1629	1535	1416	1314	1401	1477	1376	1294	1358	1234	1250	1169	1142	-487
Fodg	1060	1084	1078	1038	963	873	861	837	760	728	714	705	591	-469
Hest	5	4	6	6	3	0	5	8	4	1	6	2	2	-3
Uoplyst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Sum	5595	5641	5276	4725	4527	4593	4036	3894	3750	3430	3440	3405	3247	-2348
Dækningsgrad	96%	96%	96%	95%	97%	96%	98%	97%	97%	98%	96%	97%	96%	

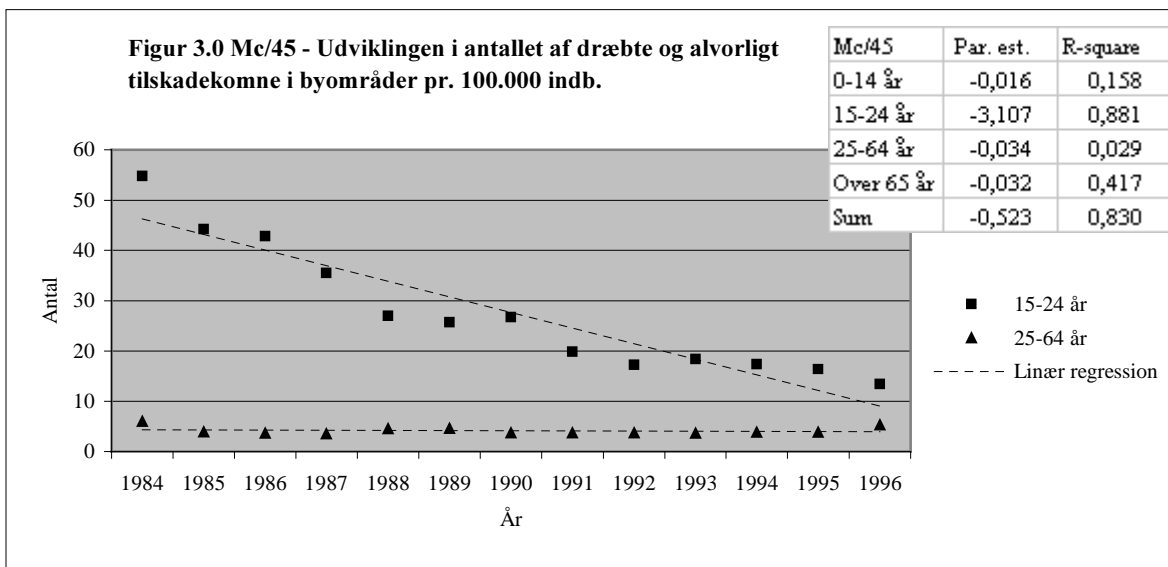
**Note A.** Dækningsgraden viser hvor stor en del af alle dræbte og alvorligt tilskadekomne der er inddraget i datamateriale (vbil, lbil, bus, heste og uoplyst er ikke med).

**Note B.** Udviklingen i Vbil mm. dækker udviklinger: Vbil+lbil+bus+traktor

Af udviklingen for de enkelte elementarter ses det umiddelbart at gruppen ”bil personskader” har haft de største numeriske fald efterfulgt af en større gruppe ”cyklist-, knallert-, fodgænger-personskader”. En dybere analyse viser imidlertid at det er forskellige aldersgrupper der bærer disse udviklinger frem. Dette kan vises ved at gennemgå udviklingerne fordelt på bestemte elementarter og udviklingen i de dertil hørende aldersgrupper pr. 100.000 indb.

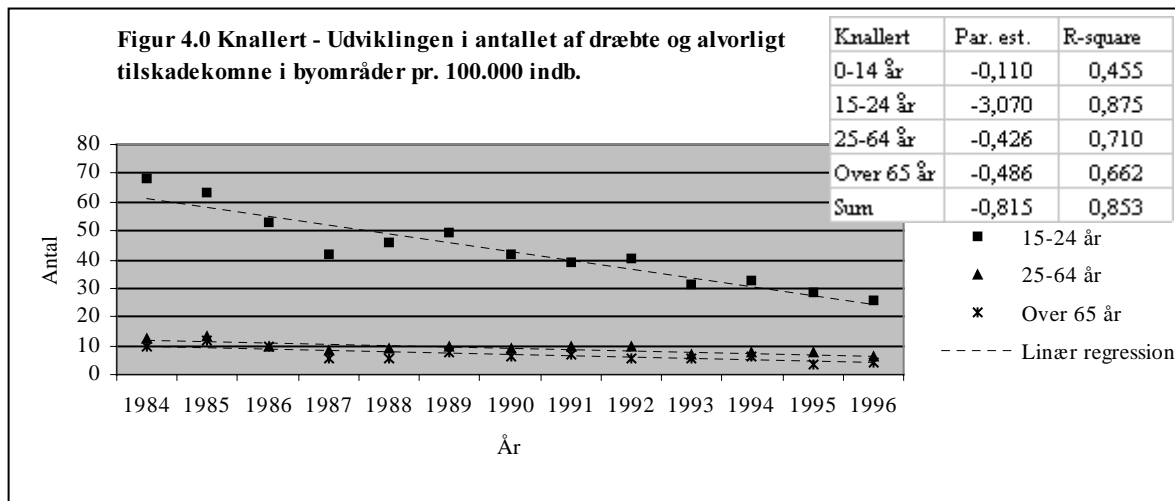


Figur 2.0 viser en meget gunstig udvikling blandt ”personbil personskader” i ”helse risiko” for aldersgruppen de 15-24 årige men en knap så gunstig udvikling for de andre aldersgrupper. Aldersgruppen de 25-64 årige og aldersgruppen de over 64 årige har en meget ens udvikling i ”helse risiko”. Den dårligste udvikling har aldersgruppen de 0-14 årige. I denne aldersgrupper er der tale om ”små tal” under 50 dræbte og alvorlige personskader f.eks. årene i 1992 (20 personskader) og i 1984 (18 personskader).<sup>6</sup>



<sup>6</sup> Det er via Rigspolitiets registre alternativt forsøgt belyst, bilejerskab fordelt på alder og indehavelsen af kørekort fordelt på alder. Pga. registerproblemer hos Rigspolitiets har det ikke været muligt at få fat i relevante data. Antallet af biler i hele landet er steget fra 1.439.993 (1984) til 1.744.337 (1996) Antallet af mia. vognkm er steget fra 13.5 (1984) til 14.8 (1996) i byområder, her dækker vogn km. biler, lastbiler busser mm. ”Rapport nr. 156, 1998”

Figur 3.0 viser 2 meget forskellige udviklinger "helse risiko" blandt "Mc/45 personskader" fordelt på aldersgrupper. De 15-24 årige har en meget markant reduktion "helse risiko" mens udviklingen i "helse risiko" blandt de 25-64 årige er næsten uændret i perioden (NB. Meget dårlige R-square). Hvilken betydning introduktionen af 45/knallerteren i 1994 har for udviklingerne har det ikke været muligt at kortlægge. "Helse risiko" for aldersgruppen de 0-14 årige samt aldersgruppen de over 64 årige er ikke medtaget pga. datamaterialets størrelse.<sup>7</sup>



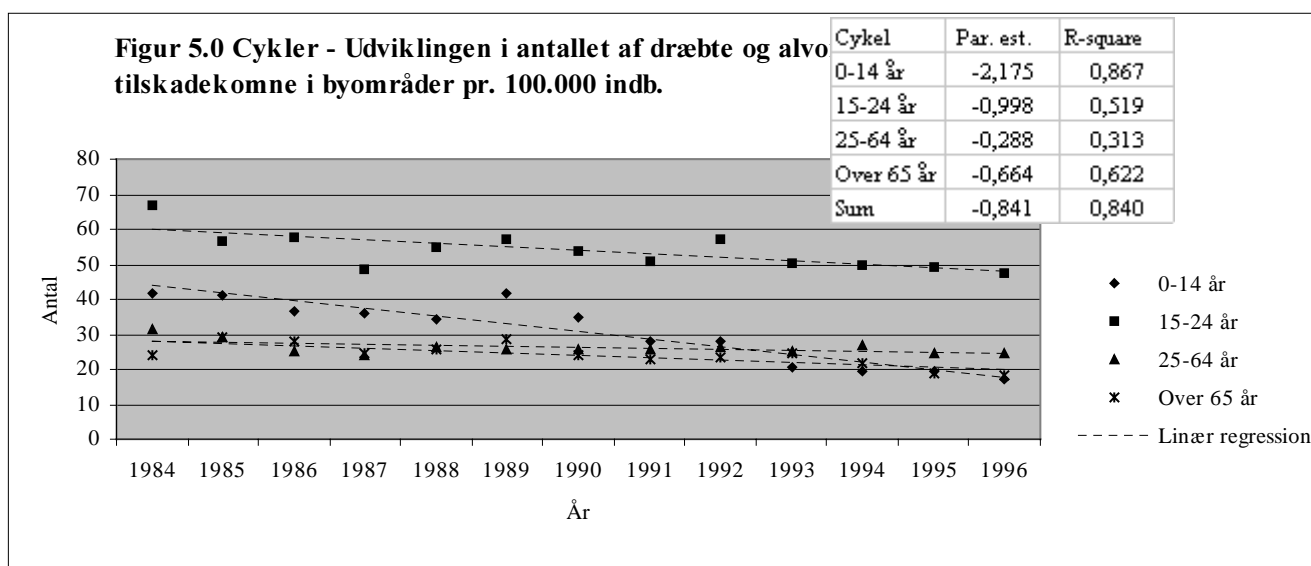
Figur 4.0 viser et generelt fald blandt "knallert personskader". Faldet i "helse risiko" er størst og mest markant blandt aldersgruppen de 0-14 årige. Aldersgruppen de 25-64 årige og de over 64 årige har den dårligste udvikling i "helse risiko". Aldersgruppen de 0-14 årige er ikke medtaget pga. datamaterialets størrelse.<sup>8</sup>

Figur 5.0 viser en positiv udvikling i "helse risiko" blandt "cykel personskader" for aldersgruppen de 0-14 årige og en mere ensartet udvikling i de øvrige aldersgrupper. De 15-24 årige har den næstbedste udvikling i "helse risiko". Aldersgruppen de 25-64 årige (NB. Meget dårlige R-square) og de over 64 årige har næsten samme konstante forløb og udvikling i "helse risiko".<sup>9</sup>

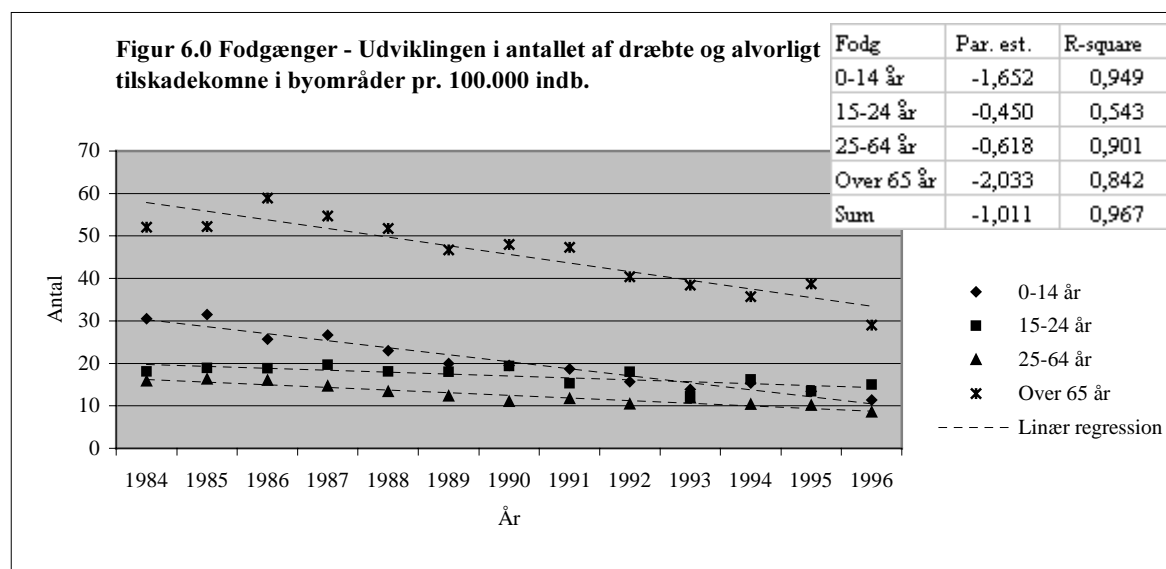
<sup>7</sup>Det har via kontakt til forsikringsselskaber og Motorcykelbranchens Fælles Råd været forsøgt fremskaffet data til belysning af ændringer i ejerskab af motorcykler. Dette har ikke været muligt. Der er imidlertid enighed om, at der markant forskel på dem der ejer og køber motorcykler i dag ikke og for 10 år siden. Dette skyldes, stadig ifølge forsikringsselskaber og Motorcykelbranchens Fælles Råd: Kartoffelkur og en generel omlægning af prisstruktur på forsikringspolicer der har gjort det dyrere for unge at eje motorcykel i perioden. Antallet af motorcykler i Danmark er samtidig steget fra 40.238 (1984) til 55.562 (1996) i den gennemgåede periode, kilde: Centralregistret for Motorkøretøjer. Tal fra Vejdirektoratet i "Rapport nr. 156, 1998" anslår en udvikling fra 0.26 (1984) til 0.33 (1996) mia. vogn km. for hele landet.

<sup>8</sup>Det har ikke været muligt at dokumentere den reelle udvikling i ejerskabet af knallert fordelt på alder. Antallet af knallertpolicer er imidlertid i perioden faldet fra 178.120 (1984) til 108.228 (1996). Da et ukendt antal knallert kører rundt uden at være forsikret giver disse tal heller ikke det korrekte billede af udviklingen i knallert ejerskabet selvom det indikerer en trend.

<sup>9</sup>Det har ikke været muligt at dokumentere Cykelejerskabet fordelt på aldersgrupper. Antallet af kørte km med cykel/knallert i hele landet har nærmest været konstant i perioden. Tal fra Vejdirektoratet i "Rapport nr. 156, 1998" anslår en udvikling fra 5.1 (1984) til 4.8 (1996) mia. vogn km. for hele landet.



Figur 6.0 viser 2 markante udviklinger i "helse risiko" blandt "fodgænger personskader". Blandt aldersgruppen de 0-14 årige og aldersgruppen de over 64 årige sker der forholdsvis store ændringer i udviklingen. Det går imidlertid knap så godt for aldersgruppen de 25-64 årige og aldersgruppen de 15-24 årige.<sup>10</sup>



#### 4.0 Udviklingen i antallet af dræbte og alvorlige personskader fordelt på uheldssituationer:

Hensigten med at gennemgå udviklingen i antallet af dræbte og alvorlige personskader fordelt på uheldssituationer og fordelt på alder er at se om specielle aldersgrupper har haft en mere

<sup>10</sup> Antallet af "potentielle fodgængere" i byområderne udviser i perioden en svag stigning fra 4.317.263 (1984) 4.317.260 til 4.498.720 (1996), imidlertid anslår Vejdirektoratet i "Rapport nr. 130, 1998" at antallet af mia. personkm/år i hele landet i perioden 1981 til 1995 udført til fods er faldet med 20%.

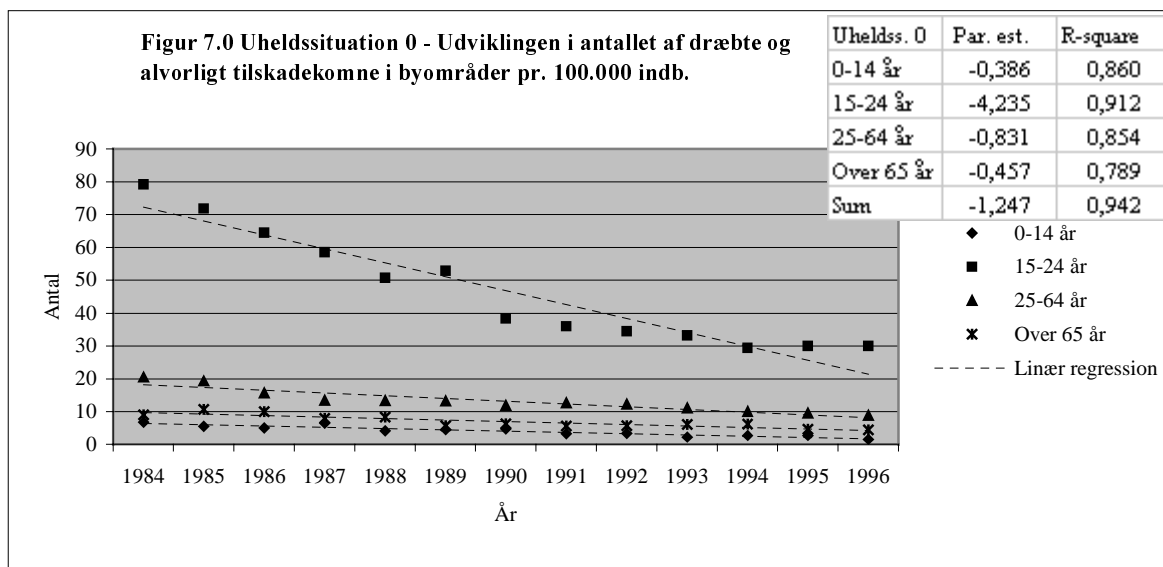
eller mindre gunstig udvikling i "helserisiko". Indledningsvis er udviklingen for alle uheldssituationer vist i tabel 1.0

**Tabel 5.0: Den observerede udvikling i antallet af dræbte og alvorlige personskader i byområder fordelt på uheldssituationer.**

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Diff. 1.
0	1089	1022	883	805	735	729	606	591	571	532	486	466	439	-650
1	453	425	386	357	326	355	308	306	271	255	262	296	290	-163
2	334	397	370	294	290	307	249	211	210	166	176	199	211	-123
3	494	491	420	435	347	422	367	346	349	323	322	296	301	-193
4	513	480	492	403	467	412	397	364	356	332	348	336	366	-147
5	586	657	657	555	554	626	471	463	467	413	459	457	434	-152
6	619	623	592	510	524	500	448	484	474	413	403	395	333	-286
7	275	290	262	208	202	237	215	171	168	156	174	162	166	-109
8	1114	1128	1102	1075	1000	917	893	879	810	763	745	740	641	-473
9	118	128	112	83	82	88	82	79	74	77	65	58	66	-52
Sum	5595	5641	5276	4725	4527	4593	4036	3894	3750	3430	3440	3405	3247	-2348
Dæknings-grad	59%	58%	58%	57%	58%	59%	57%	58%	59%	59%	59%	57%	58%	

Note. Dækningsgraden viser hvor stor en del af alle dræbte og alvorligt tilskadekomne der er indraget i datamaterialet (uheldssituationerne 1, 2, 7, 8 og 9 er ikke med).

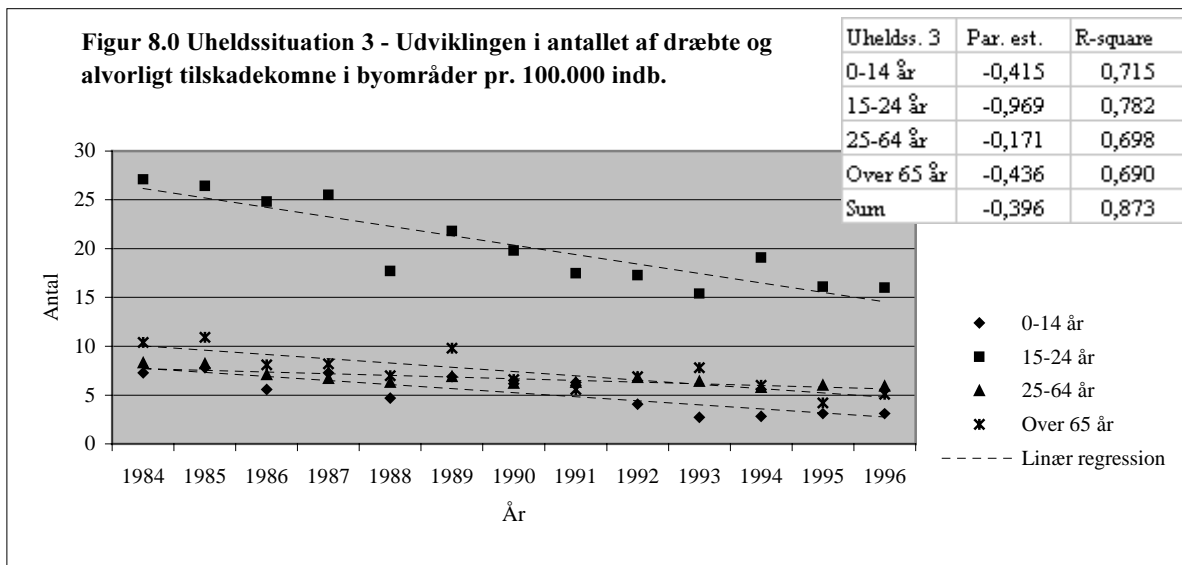
Af tabel 1.0 fremgår det at der er store numeriske fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2 uheldssituationer, nemlig 0 (eneuheld) (et fald på 650 personskader og uheldssituation 8 (fodgængeruheld) (et fald på 473 personskader). Der hvor der er sket en knap så gunstig udvikling er ved uheldssituationer 4 og 5. I den følgende gennemgang er datamaterialet afgrænset til at omfatte uheldssituationerne 0, 3, 4, 5 og 6. Uheldssituation 8 (fodgænger) er gennemgået i forrige afsnit under fodgænger og uheldssituationerne samlet under 1, 2, 7 og 9 er for at sikre en hvis overskuelighed ikke medtaget her. Fratrækker man disse nævnte typer af uheldssituationer fra resten af uheldssituationerne fås et datamateriale der dækker mellem 57% og 59% af alle dræbte og alvorligt tilskadekomne i byområderne i de viste år.



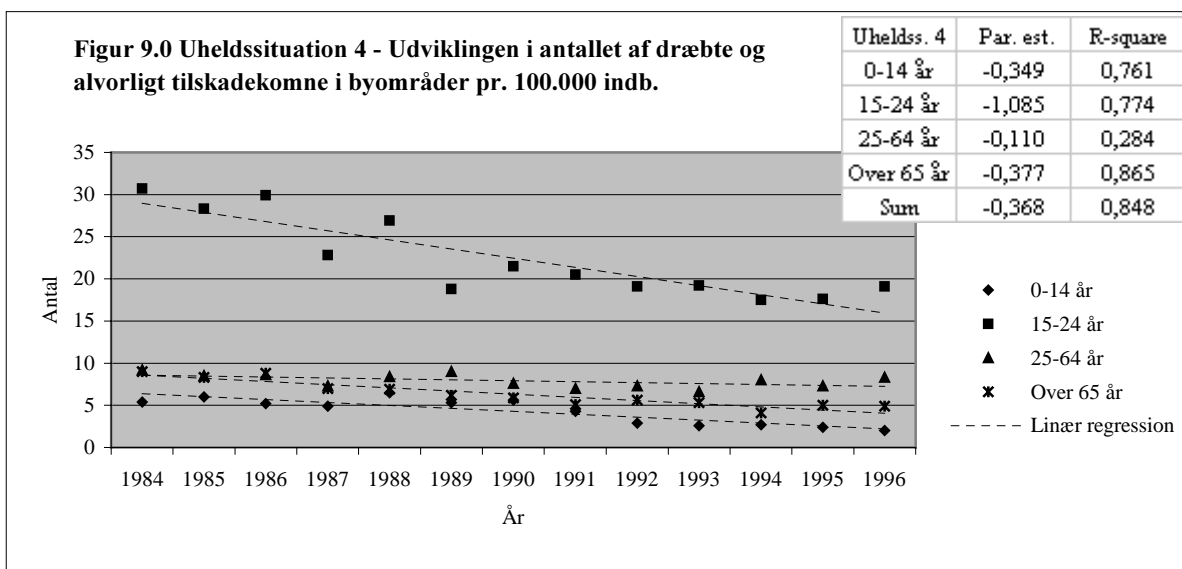
Figur 7.0 viser udviklingen i "helserisiko" i uheldssituation 0 (Eneuheld). Der er her tale om 2 forskellige typer af udviklinger. Aldersgruppen de 0-14 årige og de over 64 årige har næsten samme udvikling. Aldersgruppen de 25-64 åriges udvikling er en bedre udvikling men aldersgruppen de 15-24 årige har klart den bedste udvikling.



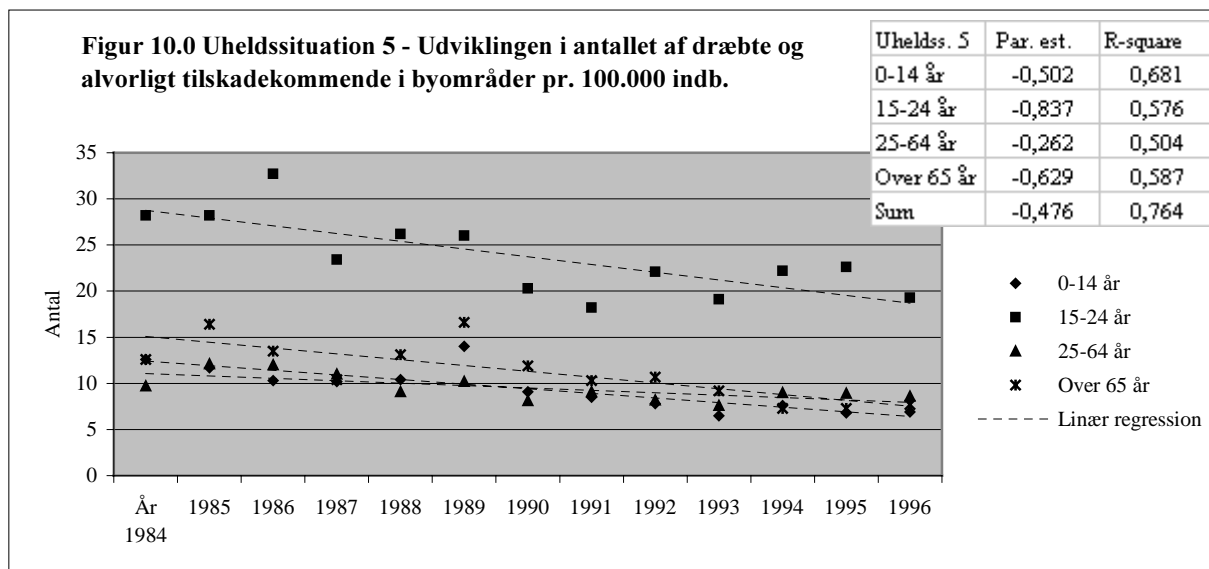
Figur 8.0 viser udviklingen i uheldssituation 3 (Uheld mellem kørende på samme vej med samme kurs og med sving). Traditionelt består uheldssituation 3 af et meget stor del af 312 uheld hvor cyklister/knallerter bliver påkørt f.eks. af højresvingende bilister. (49% af alle personskader fra uheldssituation 3 med dræbte og alvorligt tilskadekomne kommer fra uheldssituation 312 og 31% fra 322 (1996)). De vigtigste udviklinger i "helserisiko" findes blandt aldersgruppen de 25-64 årige som nærmest er uændret i perioden og udviklingen i "helserisikoen" blandt de 15-24 årige som falder mere end de andre aldersgrupper.



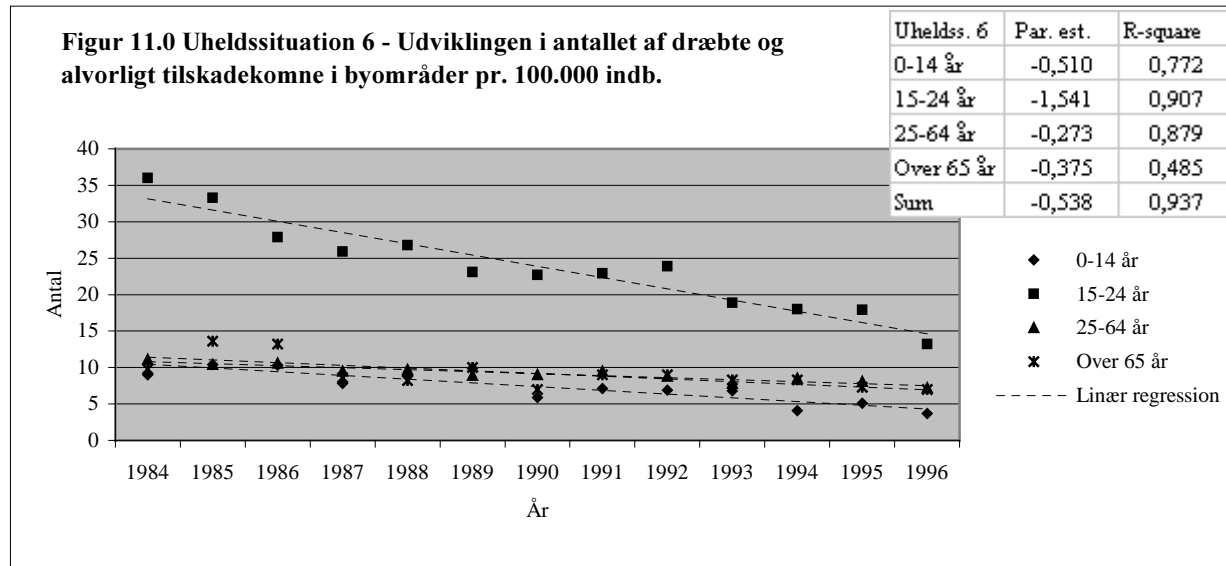
Figur 9.0 viser udviklingen i uheldssituation 4 (Uheld mellem kørende på samme vej med modsat kurs og med sving). Denne uheldssituation består af mange såkaldte 410 uheld hvor en ligeudkørende bliver påkørt f.eks. af en venstresvingende (96% af alle personskader fra uheldssituation 4 med dræbte og alvorligt tilskadekomne kommer fra uheldssituation 410 – (1996)). Her findes 2 meget markante udviklinger. De 15-24 årige har klart den bedste udvikling "i helserisiko". Den dårligste udvikling i "helserisiko" har de 25-64 årige der igen nærmest er konstant (NB. Meget dårlige R-square).



Figur 10.0 viser udviklingen i uheldssituation 5 (Uheld mellem ligeud kørende i kryds), reelt uheldssituation 510 (1996). Der tale om en række ensartede udviklinger for alle aldersgrupper undtagen de 25-64 årige der igen har den ringeste udvikling i ”helserisiko”.



Endelig viser figur 11.0 udviklingen i uheldssituation 6 (Uheld mellem kørende på hver sin vej med svingning. (T kryds, Y kryds, korsvej, indkørsel m.v.) (55% af alle personskader fra uheldssituation 6 med dræbte og alvorligt tilskadekomne kommer fra uheldssituation 660 (1996)). Her er det igen aldersgruppen de 15 til 24 årige der har den bedste udvikling og aldersgruppen de 25-64 årige der har den ringeste udvikling.



## Appendiks

	Resume:	Afgrænsning:
<b>Formål:</b>	Kan faldet i antallet af personskader i vejtrafikken i Danmark i byområder henføres til markante fald i antallet af personskader hos enkelte aldersgrupper.	Personskader (dræbte og alvorligt tilskadekomne) i byområder i Danmark i perioden 1984 til 1996
<b>Design/metode:</b>	Den officielle danske færdselsuhelds statistik, leveret af Danmarks Statistik.	Personskader - Dræbte og alvorligt tilskadekomne, er herefter defineret som personskader. "Dræbte: døde inden 30 dage" <sup>11</sup> og "Alvorligt tilskadekomne: personer med skadetyper 1-7." <sup>12</sup>  Det skal bemærkes, at land/bydefinitionen er 1996-områdeopdelingen, der også er anvendt for de øvrige år. Det medfører pga. småændringer i gader og veje, at der er et beskedent antal personer i de øvrige år, der ikke bliver placeret i henholdsvis by- og landområderne. Til belysning kan nævnes at antallet, der går udenom i 1995 udgjorde ca. 3.000 af alle landets 5.215.000 indbyggere. Det tilsvarende tal for 1987 var ca. 10.000 på landsplan mod 5.125.000, altså 0,2 procent. <sup>13</sup>
<b>Statistisk program:</b>	SAS 1998	Med udgangspunkt i de observerede data er der lavet en regressionsanalyse og i papiret er anvendt parametrene Par. est. Og R-square som indikator for data validitet.
<b>Periode:</b>	Der ønskes dækket den længste sammenhængene periode.	1984 – 1996
<b>Hypotese:</b>	Adfærdsændringer blandt få aldersgrupper kan forklare det meste af ændringerne i antallet af personskader i den valgte periode.	Ændring af adfærd - <i>Adfærd gennem alder</i>
<b>Variable 1.:</b>	Område (by/land)	By - "Et byområde afgrænses som en sammenhængende bebyggelse, der på opgørelsestidspunktet har mindst 200 indbyggere; at bebyggelsen er sammenhængende vil som hovedregel sige, at afstanden mellem husene ikke overstiger 200 meter, medmindre afbrydelsen skyldes offentlige anlæg, kirkegårde o.l." <sup>14</sup>
<b>Variable 2.:</b>	Alder (0-99)	Alder – Der er medtaget aldersgrupperne 0 – 99 "Der har været problemer med registreringen af de over 99 årige" <sup>15</sup> Der er valgt en opdeling af alder i følgende aldersgrupper (0-14 år, 15-24 år, 25-64 år og Over 64 år)
<b>Variable 3.:</b>	Uheldssituation (0-9)	"0 Eneuheld. 1 Uheld mellem ligeud kørende på samme vej med samme kurs og uden sving. 2 Uheld mellem ligeud kørende på samme vej med modsat kurs og uden sving. 3 Uheld mellem kørende på samme vej med samme kurs og med sving. 4 Uheld mellem kørende på samme vej med modsat kurs og med sving. 5 Uheld mellem ligeud kørende i kryds. 6 Uheld mellem kørende på hver sin vej med svingning. 7 Uheld med parkeret køretøj. 8 Uheld mellem fodgænger og køretøj. 9 Uheld med dyr, faste genstande mv. på kørebanen" <sup>16</sup>
<b>Variable 4.:</b>	Elementart (pbil, vbil, lbil, bus, traktor, mc/45, knallert, cykel, fodg., hest og uoplyst)	Elementarter - "personbil, varebil, lastbil, bus, traktor, mc/45, knallert, cykel, fodgænger, hest og uoplyst" <sup>17</sup>

<sup>11</sup> Danmarks Statistik, "Færdselsuheld 1996" (1996): side 122.

<sup>12</sup> Danmarks Statistik, "Færdselsuheld 1996" (1996): side 122.

<sup>13</sup> Særtræk fra Danmarks, Danmarks Statistik 1998, Tom Rishøj

<sup>14</sup> Danmarks Statistik, "Befolkning og valg" (1997:11), side 1.

<sup>15</sup> Særtræk fra Danmarks, Danmarks Statistik 1998, Keun Wang, 1997.

<sup>16</sup> Danmarks Statistik, "Færdselsuheld 1996" (1996): side 54

<sup>17</sup> Danmarks Statistik, "Færdselsuheld 1996" (1996): side 117